

EVALUASI TARIF ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK)

(Studi trayek Cilawu-Garut Kota Kabupaten Garut)

Asti Sri Listiani¹, Ida Farida², Eko Walujodjati³

Jurnal Evaluasi Tarif
Sekolah Tinggi Teknologi Garut
Jl. Mayor Syamsu No. 1 Jayaraga Garut 44151 Indonesia
Email: jurnal@sttgarut.ac.id

¹aslistiani@yahoo.com

³krisbe2005@yahoo.com

³ekowj@engineer.com

Abstrak – Transportasi darat khususnya angkutan umum perkotaan yang berada di kota-kota besar sangatlah penting keberadaannya dalam menjalankan salah satu fungsi utamanya yaitu sebagai pengangkut pergerakan masyarakat untuk mengerjakan aktifitas sehari-harinya dimana pelayanan yang diberikan diharapkan dilakukan secara cepat, aman, nyaman, murah dan efisien. Data di dapat dengan penyebaran kuisioner kepada pemilik angkutan umum perkotaan/ sopir angkot trayek Cilawu-Garut Kota Kabupaten Garut dan juga wawancara dengan pengusaha angkot kemudian data dianalisis, hasil analisis data untuk mengetahui besarnya Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Sebelum dilaksanakan penelitian di lapangan haruslah disusun suatu tahapan adapun tahap-tahap dalam penelitian adalah survei pendahuluan, persiapan survei, dan pelaksanaan survei (pengumpulan data). Hasil analisis data menunjukkan tarif berdasarkan BOK sebesar Rp. 4.057,72, untuk tarif umum sebesar Rp. 5.000,00 dan untuk pelajar Rp. 2.000,00. Sebagian besar pengguna angkutan kota memiliki penghasilan rendah berkisar Rp.500.000,00-Rp. 1.000.000,00. Pemerintah perlu memberikan subsidi untuk penumpang agar mampu membayar sesuai kemampuannya.

Kata Kunci – Biaya Operasional Kendaraan (BOK), Trayek, Tarif.

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dengan semakin berkembangnya wilayah pinggiran dan masih tingginya ketergantungan wilayah pinggiran dengan pusat perkotaan menyebabkan tingkat pergerakan wilayah pinggiran-pusat kota selalu meningkat. Peningkatan pergerakan ini menyebabkan beberapa ruas jalan yang menghubungkan wilayah pinggiran-pusat kota memiliki intensitas lalu lintas yang cukup tinggi.

Menurut Setijowarno dan Frazila (2001), pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya mengikuti tiga kondisi yaitu:

- a. Perlengkapan, relatif menarik antara dua tujuan atau lebih.
- b. Keinginan untuk mengatasi jarak.
- c. Kesempatan intervensi berkompetisi di antara beberapa lokasi untuk memenuhi kebutuhan dan penyediaan.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan sebelumnya maka dapat diambil suatu rumusan masalah sebagai berikut:

“Apakah tarif yang berlaku saat ini untuk angkutan umum khususnya angkutan kota di kota Garut khususnya trayek Cilawu-Garut Kota telah sesuai ditinjau dari Biaya Operasional Kendaraan (BOK) menurut Dinas Perhubungan?”

1.3 Maksud dan Tujuan

Maksud dan tujuan dari studi ini adalah mengevaluasi tarif angkutan umum yang melayani Trayek Cilawu-Garut Kota Kabupaten Garut berdasarkan biaya operasi kendaraan (BOK). Sasaran yang dimaksud sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi tingkat pelayanan angkutan umum yang melayani Trayek Cilawu-Garut Kota Kabupaten Garut berdasarkan tingkat kepadatan rute, kapasitas rute dan persepsi pengguna.
2. Melakukan perhitungan biaya operasional kendaraan (BOK) angkutan umum yang melayani Trayek Cilawu-Garut Kota Kabupaten Garut.
3. Mengevaluasi tarif angkutan umum yang Trayek Cilawu-Garut Kota Kabupaten Garut melalui penentuan tarif yang relevan berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).
- 4.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Angkutan Umum

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini (Warpani, 1990).

2.2 Peranan Angkutan Umum

Angkutan menurut UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Umum adalah pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan. Angkutan umum penumpang menurut Warpani (1990) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Tujuan utama angkutan umum penumpang adalah:

1. Menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah dan nyaman.
2. Membuka lapangan kerja.
3. Pengurangan volume lalu-lintas kendaraan pribadi.

2.3 Pengelompokan Pelaku Perjalanan & Moda Transportasi

Masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi), dapat kita kelompokkan ke dalam dua kelompok yaitu:

- 1) Golongan paksawan (*Captive*)
- 2) Golongan Pilihwan (*Choice*)

Secara umum, ada dua kelompok besar moda transportasi yaitu:

1. Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*)
2. Kendaraan Umum (*Public Transportation*)

Masing-masing moda transportasi menurut Setijowarno dan Frazila (2001), memiliki ciri-ciri operasional yang berlainan yakni dalam hal:

- a. Kecepatan.
- b. Tersediannya pelayanan (*availability of services*).
- c. Pengoperasian yang diandalkan (*dependability of operations*).
- d. Kemampuan (*capability*).
- e. Frekuensi.

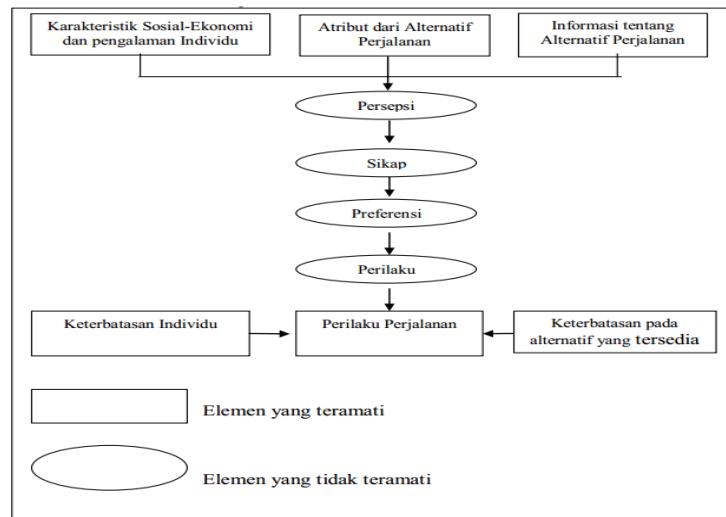
2.4 Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda

Ada 4 (empat) faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pelaku perjalanan atau calon pengguna (*trip maker behavior*). Faktor – faktor atau variabel-variabel tersebut adalah:

1. Faktor Karakteristik Perjalanan (*Travel Characteristics Factor*)
2. Faktor Karakteristik Pelaku Perjalanan (*Traveler Characteristics Factor*)
3. Faktor Karakteristik Sistem Transportasi (*Transportation System Characteristics Factor*)
4. Faktor karakteristik kota dan zona (*Special Characteristics Factor*)

1.5 Perilaku Perjalanan

Untuk mengetahui karakteristik elemen-elemen tak teramati tersebut digunakanlah pendekatan metode *Stated Preference* yang dapat dilihat di Gambar 2.1.



GAMBAR 2.1 PERILAKU PERJALANAN

(Sumber: Dinas Perhubungan th 2002)

1.6 Atribut Pelayanan Jasa Transportasi

Dalam melakukan penilaian terhadap pelayanan moda angkutan, *Manheim (1979)* memaparkan beberapa atribut sebagai berikut:

1. Atribut yang berhubungan dengan waktu
2. Atribut yang berhubungan dengan ongkos
3. Keamanan
4. Kesenangan dan Kenyamanan
5. Pelayanan Eskpedisi

2.7 Tarif Jasa Angkutan

Di dalam menangani kebijaksanaan tarif, tujuan apapun yang dibuat pada akhirnya akan diambil keputusan yang mempertimbangkan dua hal yang sama:

- a. Tingkatan tarif.
- b. Pertimbangan struktur tarif. Beberapa pilihan yang umum adalah:
 1. Tarif seragam/datar (*flat fare*)
 2. Tarif berdasarkan jarak (*distance-based fare*)

2.8 Analisis Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Ditinjau dari kegiatan usaha angkutan biaya yang dikeluarkan, untuk suatu produksi jasa angkutan yang akan dijual kepada pemakai jasa, dapat dibagi dalam tiga bagian, yaitu:

1. Yang dikeluarkan untuk pengelolaan perusahaan
2. Yang dikeluarkan untuk operasi kendaraan
3. Yang dikeluarkan untuk retribusi, iuran, sumbangan, dan yang berkenaan dengan pemilikan usaha dan operasi.

Komponen biaya operasional kendaraan menurut metode Departemen Perhubungan tahun 2002 meliputi:

1. Komponen Biaya Langsung

Komponen biaya langsung dalam biaya operasional kendaraan yaitu:

a. Penyusutan Kendaraan

$$\text{Biaya penyusutan angkot-km} = \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{nilai residu}}{\text{Produksi angkot} - \text{km/thn} \times \text{masa penyusutan}}$$

Nilai residu bus adalah 20% dari harga kendaraan.

b. Bunga Modal

$$\text{Biaya modal/thn} = \frac{N + 1}{2} \times \frac{\text{Harga kendaraan} \times \text{tingkat bunga}}{\text{Masa penyusutan}}$$

Keterangan:

n = masa pengembalian pinjaman

c. Biaya bahan bakar minyak (BBM)

$$\text{Biaya BBM/angkot/hari} = \frac{\text{Pemakaian BBM/angkot/hari}}{\text{Km – tempuh/hari}}$$

d. Biaya Pemakaian Ban

$$\text{Biaya ban/angkot - km} = \frac{\text{Jumlah pemakaian ban} \times \text{harga ban per buah}}{\text{Km daya tahan ban}}$$

e. Servis Kecil

$$\text{Biaya servis kecil/angkot – km} = \frac{\text{biaya servis kecil}}{\text{km}}$$

f. Service Besar

$$\text{Biaya servis besar/angkot – km} = \frac{\text{Biaya servis besar}}{\text{km}}$$

g. Biaya Cuci Angkot

$$\text{Biaya cuci angkot - km} = \frac{\text{Biaya cuci per bulan}}{\text{Produksi angkot - km per bulan}}$$

h. Biaya STNK/pajak kendaraan

$$\text{Biaya STNK per angkot-km} = \frac{\text{Biaya STNK}}{\text{Produksi angkot - km per tahun}}$$

i. Biaya KIR

$$\text{Biaya KIR per angkot -km} = \frac{\text{Biaya KIR per tahun}}{\text{Produksi angkot – km per tahun}}$$

j. Biaya Asuransi (bila ada)

$$\text{Biaya asuransi per angkot -km} = \frac{\text{Jumlah biaya asuransi per tahun}}{\text{Produksi angkot – km per tahun}}$$

k. Biaya Retribusi

$$\text{Biaya retribusi/angkot-km} = \frac{\text{Retribusi angkot per bulan}}{\text{Produksi angkot - km per bulan}}$$

2. Komponen Biaya Tidak Langsung

Yang termasuk pada komponen biaya tidak langsung berdasarkan biaya operasional kendaraan yaitu:

a. Biaya pegawai selain awak angkot

b. Biaya pengelolaan

c. Biaya tidak langsung per angkot per tahun

$$= \frac{\text{Biaya tidak langsung per segmen usaha per tahun}}{\text{Jumlah angkot}}$$

d. Biaya tidak langsung/ angkot-km

$$= \frac{\text{Biaya tidak langsung per angkot per tahun}}{\text{Produksi angkot/km/tahun}}$$

d. Biaya pokok per angkot-km

= Biaya langsung + biaya tidak langsung

2.9 Daya Beli Penumpang (*Ability To Pay* dan *Willingness To Pay*)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal.

Dengan perhitungan sebagai berikut:

Willingness To Pay (WTP) adalah kemauan pengguna mengeluarkan imbalan atas jasa yang telah diterimanya.

Nilai WTP didapat dengan merata-ratakan persepsi tarif yang dipilih untuk setiap jenis pekerjaan, dihitung dengan rumus sebagai berikut:

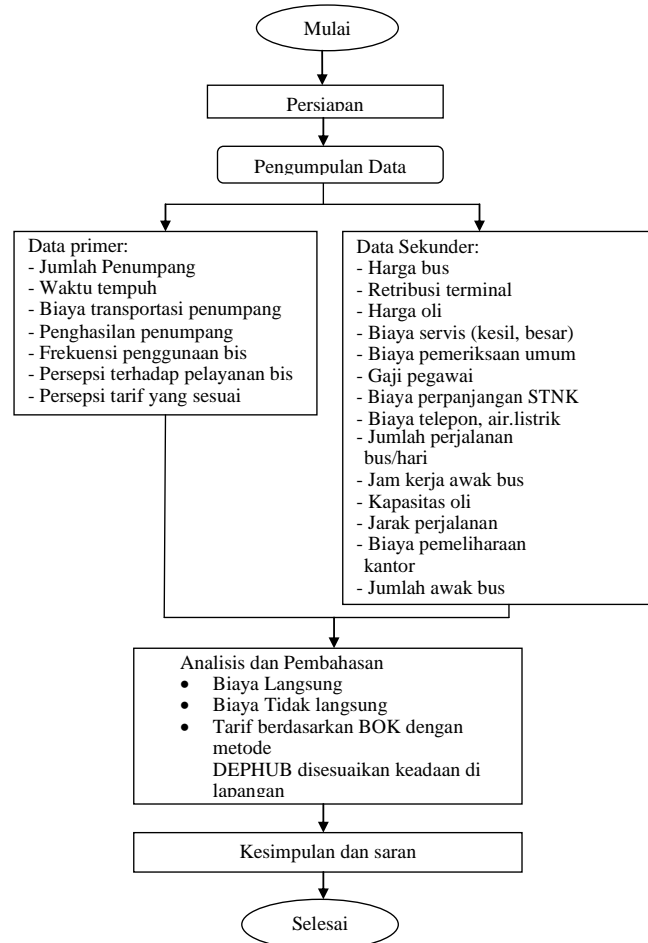
2.10 Waktu Pelaksanaan Survei

Setelah dilaksanakan survei pendahuluan dan persiapan survei langkah selanjutnya adalah melaksanakan survei. Hal-hal yang perlu dilakukan adalah sebagai berikut:

- Pengumpulan Data Primer.
- Data sekunder.
- Alat Penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Diagram Alur Penelitian



GAMBAR 3.1 DIAGRAM ALUR PENELITIAN

3.2. Tahapan Penelitian

Sebelum dilaksanakan penelitian di lapangan haruslah disusun suatu tahapan adapun tahap-tahap dalam penelitian adalah survei pendahuluan, persiapan survei, dan pelaksanaan survei (pengumpulan data).

3.2.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada daerah-daerah yang dilewati angkutan kota trayek Cilawu-Garut Kota. Rute yang dilewati yaitu: Terminal Guntur- Jl. Merdeka- Jl. Guntur- Jl. Ciwalen- Jl. Talun- Jl. Karacak-Jl. Ciledug- Jl.Sukadana- Jl. Cimaragas- Jl. Ngamplang- Bojong Loa.

3.2.2 Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan ini dilaksanakan bertujuan untuk mendapatkan data-data awal. Yang termasuk dalam survei pendahuluan adalah:

- Mengetahui nama ruas jalan atau daerah yang akan dilalui oleh angkutan umum,
- Mengetahui jumlah armada angkutan umum penumpang yang beroperasi,
- Memperkirakan jumlah tenaga survei dan jumlah armada yang akan dijadikan sampel,
- Mengetahui jumlah kapasitas kendaraan,
- Mengetahui jarak tempuh.

3.2.3 Persiapan survei

Untuk mendapatkan data yang akurat, maka diperlukan persiapan survei yaitu dengan menentukan variabel yang akan diteliti serta membuat desain formulir survei yang sesuai dengan variabel yang akan diteliti.

3.2.4 Pelaksanaan survei (pengumpulan data)

Data yang di dapat dari penelitian ini menggunakan sampel acak (random sampling). Data primer diperoleh dengan penyebaran kuisioner langsung kepada pemilik/supir angkot trayek Cilawu-Garut Kota. Waktu pelaksanaan survey dilakukan 2 hari, pada hari kerja dan hari libur, kuisioner disebarkan pada pemilik/supir angkot trayek Cilawu-Garut Kota dengan pengambilan sampel acak.

Hal-hal yang perlu dilakukan dalam pelaksanaan survei adalah sebagai berikut:

- a) Pengumpulan Data Primer
Menentukan ukuran sampel menurut Slovin:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

- b) Data sekunder.
- c) Alat Penelitian.

3.3 Sumber Data

3.3.1 Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari survai langsung di lapangan, adapun data yang diperlukan adalah:

- a. Tujuan/maksud perjalanan
- b. Intensitas penggunaan bus
- c. Besarnya pengeluaran untuk transportasi
- d. Tingkat penghasilan
- e. Persepsi penumpang terhadap tarif yang berlaku
- f. Jumlah penumpang

3.3.2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dengan wawancara langsung pihak pemilik/ supir angkot. Data yang diambil adalah:

- a. Harga komponen BOK (Biaya Operasional Kendaraan)
- b. Harga angkot
- c. Pengoperasian angkot
- d. Biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian angkot/biaya tak langsung.

3.4 Kesimpulan dan Saran

Bisa dikatakan bahwa kesimpulan merupakan pendapat akhir dari suatu uraian yang secara langsung memberikan sebuah solusi untuk menyelesaikan permasalahan yang dihadapi.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Umum

Tarif yang ideal adalah tarif yang tidak hanya ditinjau dari sisi operator saja tetapi dilihat dari sisi penumpang sebagai pengguna jasa angkutan umum. Sehingga pengambil kebijakan dapat memenuhi kepentingan antara operator dan pengguna angkutan umum dan tidak memihak pada salah satunya.

4.2 Pelaksanaan Survei

Survei dilaksanakn untuk mengisi formulir kuesioner untuk dijadikan bahan perhitungan analisis. Survei dilakukan selama 2 hari yaitu hari sabtu dan hari minggu, dengan cara mendatangi secara langsung rumah pengusaha angkot/ sopir angkot tersebut.

4.3 Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel dilakukan kepada pemilik angkutan kota mengenai tarif dilihat dari kemampuan membayar (*Ability To Pay*) dan kemauan membayar (*Willingness To Pay*). Hasil survei diperoleh data populasi pengguna angkutan kota daerah Cilawu. Data disajikan dalam Tabel 4.1:

Tabel 4.1. Populasi pengguna angkutan kota Cilawu – Garut Kota

Jenis hari	Rata-rata penumpang/angkot/hari	Jumlah armada	Populasi/hari
Hari kerja	290	107	31.030
Hari libur	150	107	16.050

Sumber: Pengolahan data primer

Menentukan besaran sampel menggunakan rumus Slovin, yaitu:

Untuk hari kerja:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{31.030}{1 + (31.030 \times 0,06^2)}$$

$$n = 275,313$$

Untuk hari libur:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{16.050}{1 + (16.050 \times 0,06^2)}$$

$$n = 273,052$$

4.4 Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Data-data yang diperoleh untuk mengevaluasi tarif angkutan umum trayek Cilawu-Garut Kota adalah sebagai berikut:

1. Karakteristik kendaraan
 - a. Tipe = Sedang
 - b. Jenis Pelayanan = Angkutan kota
 - c. Kapasitas/daya angkut penumpang = 14 orang
 - d. Kapasitas bahan bakar = 30 liter
 - e. Kapasitas oli mesin = 4 liter
 - f. Kapasitas oli garden = 2 liter
 - g. Kapasitas oli transmisi = 2 liter
2. Produksi per angkot
 - a. Km-tempuh/rit = 17 km-tempuh/trip = 34 km-tempuh/rit
 - b. Frekuensi/hari = 16 trip/hari = 8 rit/hari
 - c. Km-tempuh/hari = 17 x 16 = 272 km-tempuh/hari
 - d. Penumpang/rit = 17 (hari kerja) ; 9 (hari libur)
 - e. Penumpang/hari = 290 (hari kerja) ; 150 (hari libur)
 - f. Hari operasi/bulan = 30 hari
 - g. Km-tempuh/bulan = 30 x 272 = 8.160 km
 - h. Penumpang/bulan = 30 x 290 = 8.700 orang
 - i. Km-tempuh/tahun = 30 x 150 = 4.500 orang
 - j. Penumpang/tahun = 8.160 x 12 = 97.920 km
 - j. Penumpang/tahun = 8.700 x 12 = 104.400 orang

$$4.500 \times 12 = 54.000 \text{ orang}$$

3. Biaya per angkot-km

a. Biaya Langsung

1) Biaya penyusutan

- Harga kendaraan	=	Rp. 180.000.000
- Masa penyusutan	=	6 tahun
- Nilai residu	=	20 % dari harga kendaraan
	=	20 % x 180.000.000
	=	Rp. 36.000.000

Rekapitulasi Biaya langsung Per angkot-km

- Penyusutan	=	Rp. 245,09 /angkot-km
- Bunga modal	=	Rp. 76,59 /angkot-km
- BBM	=	Rp. 573,53 /angkot-km
- Ban	=	Rp. 302,77 /angkot-km
- Servis kecil	=	Rp. 81,56 /angkot-km
- Servis besar	=	Rp. 29,76 /angkot-km
- Cuci angkot	=	Rp. 3,67 /angkot-km
- STNK/pajak kendaraan	=	Rp. 12,77 /angkot-km
- KIR	=	Rp. 2,55 /angkot-km
- Asuransi	=	tidak ada
- Retribusi	=	Rp. 7,35 /angkot-km
Jumlah	=	Rp. 1.335,64 /angkot-km

b. Biaya Tidak Langsung

1) Biaya tidak langsung per segmen usaha per tahun

- Biaya pengelolaan

a) Ijin trayek

$$= \text{Rp } 100.000 \times 107$$

$$= \text{Rp. } 10.700.000,-$$

$$\begin{aligned} \text{Total biaya tidak langsung} &= \text{biaya pengelolaan} \\ &= \text{Rp. } 10.700.000,- \end{aligned}$$

2) Biaya tidak langsung per angkot per tahun

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Biaya tidak langsung per segmen usaha per tahun}}{\text{Jumlah angkot}} \\ &= \frac{10.700.000}{107} \\ &= 100.000 \text{ rupiah} \end{aligned}$$

3) Biaya tidak langsung/angkot-km

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Biaya tidak langsung per angkot per tahun}}{\text{Produksi angkot/km/tahun}} \\ &= \frac{100.000}{97.920} \\ &= 1,02 \text{ rupiah/angkot-km} \end{aligned}$$

Biaya pokok per angkot-km

$$\text{Biaya langsung} = \text{Rp. } 1.335,64$$

$$\text{Biaya tidak langsung} = \text{Rp. } 1,02$$

$$\text{Jumlah} = \text{Rp. } 1.336,66 / \text{angkot-km}$$

Biaya pokok per penumpang-km

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Biaya pokok per angkot-km}}{\text{Kapasitas penumpang per angkot}} \\ &= \underline{1.336,66} \end{aligned}$$

$$= \frac{14}{95,48 \text{ rupiah/ pnp-km}}$$

Load factor eksisting sebesar 40 % (berdasarkan survey DLLAJ Garut), sehingga posisi biaya pokok pada *load factor eksisting* sebesar:

$$= \frac{\text{biaya pokok per angkot-km}}{40\% \times 14}$$

$$= \frac{1.336,66}{5,6}$$

$$= 238,69 \text{ rupiah /pnp-km}$$

$$\begin{aligned} \text{Biaya per penumpang} &= \text{Biaya total per penumpang} \times \text{km-per trip} \\ &= 238,69 \text{ rupiah /pnp-km} \times 17 \text{ km} \\ &= 4.057,72 \text{ rupiah/penumpang} \end{aligned}$$

4.5 Pembahasan

Tarif yang dikeluarkan berdasarkan BOK (Biaya Oprasional Kendaraan) sebesar Rp. 4.057,72 /penumpang.

Tabel 4.1.1 Rekapitulasi Tarif

Jenis Tarif	Nilai Tarif
Berdasarkan perhitungan BOK	Rp. 4.057,72
Tarif yang berlaku	- umum Rp. 5.000,- - pelajar Rp. 2.000.-

Nilai ATP lebih kecil dari tarif yang berlaku karena penumpang tidak membayar sesuai tarif yang berlaku tetapi berdasarkan jauh/dekatnya perjalanan penumpang, mungkin sebenarnya kemampuan membayar penumpang masih dibawah tarif yang berlaku sehingga penumpang tidak membayar tarif yang berlaku, karena sebagian besar pengguna angkutan kota memiliki penghasilan rendah berkisar Rp.500.000,00-Rp. 1.000.000,00 selain itu apabila operator angkutan menerapkan tarif yang berlaku maka mereka akan kehilangan penumpang dan beralih ke angkutan umum lainnya serta dapat mengurangi jumlah pendapatan mereka.

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pada hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Besarnya biaya operasional yang dikeluarkan sebesar Rp. 4.057,72 /penumpang menurut perhitungan BOK.
2. Sopir angkot sudah mendapatkan keuntungan sebesar 18,86%. Keuntungan tersebut sesuai dengan tarif yang sudah diberlakukan sebesar Rp. 5.000,00.
3. Jumlah dan frekuensi angkot yang ada sudah dapat mengakomodir seluruh kebutuhan penumpang dalam rute tersebut. Dengan jumlah armada 107 unit angkot dan jumlah penumpang per hari adalah 290 orang pada hari kerja dan 170 orang pada hari libur.

5.2 Saran

1. Dari tarif yang berlaku, pihak sopir angkot sudah mendapatkan keuntungan per harinya, juga bagi para penumpang tarif tersebut tidak menjadi masalah.
2. Frekuensi dan jumlah angkot yang ada sudah dapat melayani permintaan penumpang. Pemerintah seharusnya ikut mengawasi penetapan tarif angkot agar tidak memberatkan penumpang, tetapi masih menguntungkan sopir angkot.
3. Peluang bagi pembaca berikutnya untuk melakukan penelitian sejenis untuk menambah parameter dari judul dengan trayek yang berbeda.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Paguyuban Mobil Penumpang Umum (PMPU) *Tentang Daftar Tarif Angkutan Kota (LIN)* Wilayah Kabupaten Garut Tahun 2007, Garut.
- [2] Pemerintah Republik Indonesia, 2009. Undang Undang Republik Indonesia. Nomor 14 tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Garut.
- [3] Peraturan Daerah Kabupaten Garut No 45 tahun 2001 Retribusi *Izin tentang Trayek*, Garut tahun 2002.
- [4] Warpani, Suwarjoko., 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pusat Studi dan Komunikasi, Bandung: Institut Teknologi Bandung. Berita Acara Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum dan Angkutan.